

2. Указ Президента Республики Узбекистан от 9 января 2018 года №УП-5296 «О мерах по коренному совершенствованию деятельности Центрального банка Республики Узбекистан»
3. Центральный банк Республики Узбекистан. Концепция развития и осуществления денежно-кредитной политики. 2017. <http://cbu.uz/ru/monetarnaya-politika/concept/>
4. Центральный банк Узбекистана. О текущей ситуации на внутреннем валютном рынке. 9 августа 2019 г. <http://www.cbu.uz/ru/press-tsentr/novosti/2019/08/173382/>
5. Airaudo M. & Edward F. B. & Zanna L. 2016. *Inflation Targeting and Exchange Rate Management In Less Developed Countries*, IMF Working Papers 16/55, International Monetary Fund.
6. *Annual Report on Exchange Arrangements and Exchange Restrictions*, IMF 2018.
7. *International Monetary Fund. 2019 Article IV consultation with the Republic of Uzbekistan IMF Country Report No. 19/129*
8. *International Monetary Fund. 2019. Annual Report on Exchange Arrangements and Exchange Restrictions 2018. Washington, DC: IMF.*
9. Kartaev P. and Luneva I. (2018). *Shaken, not Stirred: Comparing the Effectiveness of Pure and Hybrid Inflation Targeting*. *Russian Journal of Money and Finance*, 77(3), pp. 65–75.
10. Ачилов Н., Махаммадиев Р., Джуманазаров У., Иногамов С., Усмоналиев Х. Инфляционное таргетирование в Узбекистане: необходимость, предпосылки и вызовы Журнал «Бозор, пул ва кредит», №11, 2018 г.;
11. Отчет Центрального банка. «Инфляционные ожидания населения и предприятий Республики Узбекистан в IV квартале 2018 года». Ташкент, 2019 г.
12. Тунова М.Г. 2018. Моделирование эффекта переноса валютного курса на цены в России. *Финансы: теория и практика*. No 3'2018
13. Худайназаров А. Трансформация режима монетарной политики. *Экономическое обозрение* №-4, 2018;
14. ЦБ в интересах Минфина с февраля начнет покупки и продажи иностранной валюты. <https://tass.ru/ekonomika/3972311>
15. Центральный банк России. Цели и принципы денежно-кредитной политики. [https://www.cbr.ru/DKP/about\\_monetary\\_policy/main\\_objective\\_and\\_principles/](https://www.cbr.ru/DKP/about_monetary_policy/main_objective_and_principles/)

### ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА В ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНУЮ ЭКОНОМИКУ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН: ПРИНИМАЕМЫЕ МЕРЫ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

**Примова Ситора Абдумурод кизи –  
соискатель PhD университета «Мировой экономики  
и дипломатии» по направлению «Мировая экономика»**

**Annotatsiya:** Maqolada pandemiyaning O'zbekiston Respublikasi transport-tranzit iqtisodiyotiga ta'siri, pandemiya natijasida yuzaga kelgan muammolar tahlili keltirilgan va inqiroz davrida davlat tomonidan qabul qilingan chora-tadbirlar haqida ma'lumot berilgan. Shuningdek, tranzit iqtisodiyotidagi ijobiy o'zgarishlar: yangi transport koridori, raqamlashtirish tizimining faollashuvi va Markaziy Osiyo mamlakatlari integratsiyasalashuvi haqida ma'lumotlar keltirilgan.

**Kalit so'zlar:** coronavirus, tranzit iqtisodiyoti, raqamlashtirish, integratsiya, tariflar, eksport.

**Аннотация:** В статье рассматривается влияние пандемии на транспортно-транзитную экономику Узбекистана, анализируются возникшие проблемы в результате пандемии и меры принимаемые государством в кризисный период. Также отмечены, положительные сдвиги в области транзитной экономики – активизация перехода в цифровизацию, новый транспортный коридор и усиление интеграции стран Центральной Азии.

**Ключевые слова:** коронавирус, транзитная экономика, цифровизация, интеграция, тарифы, экспорт.

**Abstract:** The article examines the impact of the pandemic on the transport and transit economy of Uzbekistan, analyzes the problems that arose as a result of the pandemic and measures taken by the state during the crisis period. Positive developments in the transit economy were also noted, such as the activation of the transition to digitalization, the new transport corridor and the strengthening of integration of the Central Asian countries.

**Keywords:** coronavirus, transit economy, digitalization, integration, tariffs, export.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила вспышку нового коронавируса (COVID-19) глобальной пандемией[1]. В мировом масштабе принимаются серьезные меры по борьбе с распространением коронавирусной инфекции, в первую очередь, путем введения ограничений на передвижение людей на транспортных и авиа-путях, также приостановления деятельности предприятий. В Узбекистане также как во всех

странах в целях предотвращения распространения вируса закрыли свои границы и остановили пассажирооборот в транспортных путях. Следовательно, транспортная отрасль подверглась, серьезному влиянию во всем мире.

Для исследования были изучены труды Сиденко В.П., Кузнецов А.В., Приказюк А.Н «Проблемы эпидемиологии и профилактики природноочаговых инфекций на территории

международных транспортных коридоров», Ибрагимов Д.Т «Оценка влияния пандемии коронавируса на транспортную отрасль Узбекистана и меры по смягчению негативных последствий», материалы АО «Узбекистон темир йуллари», ИПЕМ, организации ШОС и Министерства Транспорта Республики Узбекистан. Включены материалы из обращения Президента Республики Узбекистан и Указ Президента Республики Узбекистан от 19 марта 2020 года №УП5969 «О первоочередных мерах по смягчению негативного воздействия на отрасли экономики коронавирусной пандемии и глобальных кризисных явлений».

К чему же привела пандемия в области транспортно-транзитной экономики Узбекистана?

В первую очередь, для предотвращения распространения вируса с 20 марта 2020 года пассажироперевозки на автобусах, автомобилях, железных дорогах и воздушном транспорте по международным направлениям приостановлены на 40 дней [2].

Как показывает история - транспорт по своей государственной значимости, проникновению во все регионы страны и за ее пределами, по возможности распространения эпидемических заболеваний, занимает ведущее место среди других отраслей производств. В эпидемиологическом отношении подвижные средства пассажиро-перевозок рассматриваются как транспортировщики миграционных путей передачи и распространения потенциально опасных патогенов на большие расстояния [2].

Неблагоприятная эпидемиологическая ситуация в странах Азии, Африки и Латинской Америки по карантинным (чума, холера, желтая лихорадка), а также другим и новым, наиболее опасным в т.ч. вирусным инфекциям, рост международных пассажирских и грузовых перевозок создавало благоприятные условия для заноса экзотических возбудителей опасных болезней в другие страны [3].

Примером, распространения малярии является занос этой лихорадки извне средствами транспорта в т.ч. моряками, авиаторами, пассажирами, туристами по возвращении из жарких стран. Опасность распространения и появление антропургических (городских) очагов этой протозойной инфекции, обусловлена наличием специфического переносчика в районах аэропортов, портов, а также ЖД –

станций – мест массового скопления пассажиров [3].

Но масштабная остановка деятельности всей транспортной системы может привести к серьезным экономическим проблемам. Анализ динамики основных показателей транспорта за 1 квартал 2020 года показывает снижение объемов перевозок из-за введенных некоторыми странами ограничений в перевозках на автомобильном транспорте в импортном сообщении на 33,7%, на воздушном в транзитном сообщении – 52,5%. Если в 1 квартале текущего года показатели на воздушном (экспорт и импорт) и автомобильном (экспорт и транзит) видах транспорта имели стабильный темп роста к аналогичному периоду прошлого года, то уже за 20 дней апреля в разгар карантинного периода, наблюдается резкое снижение по всем видам сообщения [14].

Для смягчения кризисных обстоятельств Президент Республики Узбекистан поднял вопрос предоставления налоговых каникул и преференций по кредитной задолженности, выделению бюджетных ссуд отраслям, на которых больше всего окажет влияние пандемия [4].

В частности, Мирзиёев отметил, что растут риски того, что предприятия в транспортно-логистической (кредит - 650 миллиардов сумов), предприятия внешней торговли (кредит - 3,6 триллиона сумов) не смогут вернуть займы в срок и по этой причине совместно с Министерством инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан провели переговоры с иностранными кредиторами АО «Uzbekistanairways» по пересмотру условий возврата кредитов и платежей по ним в связи с наступлением событий непреодолимой силы («форс-мажор»). Для компенсации части транспортных расходов субъектов предпринимательства, осуществляющих внешнеторговую деятельность и для других отраслей экономики создан Антикризисный фонд при Министерстве финансов Республики Узбекистан без образования юридического лица в объеме 10 трлн сумов. Приостановлены все налоговые проверки до конца года, а также начисление пени по налоговой задолженности предприятий и штрафов в связи с просроченной задолженностью по экспортно-импортным операциям [5].

С другой стороны, пандемия коронавируса ускорила процесс внедрения цифровизации, оптимизации железнодорожной деятельности, а также усилило интеграцию

стран Центральной Азии и стран членов международных организаций [6,7].

В целях обеспечения продовольственной безопасности, также поддержки экономики государства, деятельность железнодорожного движения продолжала работу в штатном режиме, с условием обязательного проведения всех мер по безопасности [7].

Особое внимание уделено поставке продовольственного сектора. В частности, в настоящее время наблюдается рост спроса на услуги по транспортировке плодоовощной продукции по железной дороге в страны СНГ. Созданы специальные условия для перевозки сельско-хозяйственных товаров, продлен процесс простоя от 1 до 4 х суток. Отечественные предприниматели оформляют заявки на отгрузку этой категории товара [6].

Стоит отметить социально-экономическую роль железнодорожных перевозок (ж/д) в поддержке обеспечения продовольственной безопасности Республики Узбекистан, где было импортировано по доступной цене и высокому качеству: 800 тыс.тонн муки, 100тыс.тонн картошки, 130 тыс.тонн сахара, 100тыс.тонн масла и более 500 тыс. тонн других продуктов [2].

Для обеспечения безопасности, реорганизовалась деятельность экспорта, структурировалась система работы оформления документов и документационные процессы перешли на электронно-цифровой формат: если раньше поставщики из разных регионов Узбекистана получали необходимые банковские документы только в городе Ташкент, то сейчас это возможно в каждом регионе. Также во главе АО «Узбекистон темир йуллари» активизировалось внедрение оформления документации в онлайн режиме для экспортеров, а для импортеров созданы условия регистрации документов в едином окне и с 1 апреля 2020 года установлено обязательство предварительного информирования о пос-

туплении товаров через электронный портал в таможенные органы. Данные сервисы позволяют сократить время доставки, организовать все процедуры эффективнее, безопаснее и ускорить процесс перехода к цифровизации [6].

В области транзитной экономики совершенствуются существующие и открываются новые транзитные коридоры, налаживаются международные мультимодальные грузоперевозки, с применением гибкой тарифной политики. Географическое положение Узбекистана в Центральной Азии предоставляет благоприятные преимущества для организации грузоперевозок по всем маршрутам. В настоящее время в стране существует 13 экспортно-импортных коридоров, через которые можно доставлять продукцию в более чем 20 портов мира [6].

Также налажена перевозка контейнеров Узбекистан – Турция, 06.04.2020 г., из Узбекистана отправился рейс в очередной контейнерный железнодорожный караван. В этом направлении, экспорт продукции контейнерным поездом является наиболее быстрым и качественным, и ожидается резкое увеличение спроса, особенно на текстильную продукцию. Учитывая, что путь пролегает по транзитному транскавказскому коридору Баку – Тбилиси – Карс, данный маршрут носит характер мультимодальных перевозок и важную роль в качестве нового перспективного мультимодального транспортного коридора [2].

Также, в рамках взаимовыгодного сотрудничества между Республикой Узбекистан и соседней Исламской Республикой Афганистан активно развиваются грузоперевозки по железной дороге, отправлено 4 поезда экспортных товаров в 218 вагонах, благодаря совершенствованию гибкого графика скорость доставки сократилась от 5-6 дней до 2 дней [6].

**Таблица 1**

**Тарифные скидки для плодоовощных продуктов**

	Тарифные скидки		Страны
	Было	Сейчас	
Для плодоовощных культур	23 центов	9 центов	Москва-Новосибирск-Екатеринбург
	27 центов	11 центов	Москва
	26 центов	10 центов	Новосибирск

*Источник:* составлено автором по данным <http://railway.uz/>

В транзитных и экспортных операциях Россия, Казахстан и др. страны предоставляют тарифные скидки от 60 - 75% при перевозке на рефрижераторных вагонах вместе

мостью 45 тонн при экспорте скоропортящихся товаров, таких как фрукты, овощи и мясные продукты[2].

Несмотря на пандемию, грузооборот Узбекистана имеет положительные показатели, объем экспорта, перевезенного железнодорожным транспортом, за 1 квартал увеличился на 12 % по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и достиг 2,3 млн тонн. Также ожидается, что объем импорта по итогам 1 квартала вырастет на 5,6% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и к концу года достигнет 13 млн тонн [6].

Сложившаяся ситуация с пандемией также усилила интеграцию в азиатском регионе. В частности, Республика Узбекистан отправила гуманитарную помощь в Афганистан поездом по маршруту Ангрэн — Ташкент – Термез – Мазари-Шариф, отправленный груз, включает медицинские маски, защитные комбинезоны, тепловизоры, пирометры, мука, масло, рис, хозяйственное мыло и одежда для детей. [6]

В Международный аэропорт Внуково 23 апреля прибыл борт Boeing 767-300РТС с третьей партией груза гуманитарной помощи из Узбекистана в Россию в рамках борьбы с COVID-19.

Также Узбекистан оказал гуманитарную помощь Кыргызстану. По мнению киргизских экспертов, этот благородный шаг показывает то, что сегодня у взаимоотношений в Центральной Азии совершенно другой облик [8].

Как отметил Генеральный секретарь ШОС Владимир Норов «Эпидемия коронавируса стала проверкой единства и прочности сотрудничества стран ШОС. Она, прежде всего, проявилась в готовности поделиться

не только эпидемиологическим и организационным опытом, но и оказать финансовую, экономическую и продовольственную помощь друг другу. В наших странах хорошо понимают, что ни одно государство не сможет обеспечить собственную безопасность подавлением коронавируса лишь на своей территории, пока в соседних странах будет продолжаться распространение болезни» [8].

Россия, Китай, Узбекистан также направили помощь Ирану и Афганистану, которые являются государствами-наблюдателями при ШОС. В настоящее время Китай, где вирус пошел на спад, оказывает необходимую помощь странам ШОС, отправляя гуманитарные грузы [11]. Китайские и российские специалисты проводят работу по разработке вакцины [9].

По мнению ИПЕМ, пандемия COVID-19 лишь ускорила, а не спровоцировала, глобальные изменения в мировой экономике, связанные с «тектоническими сдвигами», [10] точно также можно отметить что изменения в области транспортно-транзитной экономики Узбекистана благодаря принятым мерам государства ускорился процесс перехода к цифровизации и образовались новые современные условия для деятельности представителей транспортной отрасли [12] и активизировались новые международные транспортные коридоры. Для поддержки экономики необходимо разработать план мероприятий по стабилизации экономики и защите от COVID-2019, основанных на результатах научных исследований, и прогнозах, а также мирового опыта в том числе и в сфере транспорта.

### Список использованной литературы

1. Официальный сайт ВОЗ. Available at: [https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technicalguidance/naming-the-coronavirus-disease-\(covid-2019\)-and-the-virus-that-causes-it](https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technicalguidance/naming-the-coronavirus-disease-(covid-2019)-and-the-virus-that-causes-it)
2. <https://mintrans.uz/ru/news/transportning-barcha-turlarida-xalqaro-yo-nalishlarda-yo-lovchi-tashish-to-xtatiladi>
3. Сиденко В.П., Кузнецов А.В., Приказюк А.Н « Проблемы эпидемиологии и профилактики природноочаговых инфекций на территории международных транспортных коридоров», журнал «Актуальные проблемы транспортной медицины» No 4 (10), 2007 г
4. Обращение Президента к народу в связи с ситуацией вокруг коронавируса. Пресс-служба Министерства иностранных дел. Available at <https://mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23835/>.
5. Указ Президента Республики Узбекистан от 19 марта 2020 года №УП5969 «О первоочередных мерах по смягчению негативного воздействия на отрасли экономики коронавирусной пандемии и глобальных кризисных явлений». Available at: <https://lex.uz/ru/docs/4770763>.
6. <http://railway.uz/>
7. <http://www.fao.org>
8. <https://e-cis.info/news/568/86834/>
9. <http://infoshos.ru/ru/?idn=24402>
10. <http://ipem.ru>
11. Власти Китая поддержали автоперевозчиков в условиях коронавируса. Информационно-аналитическое агентство «SeaNews», 27.03.2020. Available at: <https://seanews.ru/2020/03/27/ru-vlasti-kitaja-podderzhali-avtoperevozhchikov-uslovijah-koronavirusa/>.
12. <https://www.trend.az/azerbaijan/politics/3231853.html>
13. Ибрагимов Д.Т «Оценка влияния пандемии коронавируса на транспортную отрасль Узбекистана и меры по смягчению негативных последствий», сборник статей «Обеспечение макроэкономической стабильности новой экономики Узбекистана» 2020 г.